Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4060

04. 03. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Willibald Jacob, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

Messungen der Luftqualität in Mexico D.F. im Rahmen des Entwicklungsprojekts „Luftreinhaltung Mexiko-Stadt"

In den 20er Jahren empfahlen nordamerikanische Ärzte lungenkranken Patienten und Patientinnen einen Aufenthalt in der klaren Höhenluft von Mexico D.F. Seit Ende der 80er Jahre empfehlen europäische Botschaften in Mexico ihren Botschaftsangehörigen, Kinder nach Möglichkeit wegen der katastrophalen Luftqualität in Europa zu lassen. Die Luftqualität wurde mit Schlagzeilen bedacht wie: „Schmutzigste Stadt der Welt" – („Frankfurter Rundschau" vom 4. Februar 1991), „Mexiko Stadt fürchtet den Erstickungstod" („DIE WELT" vom 2. Januar 1993), „Die schlechteste Luftqualität unter allen Megastädten" (Umweltbehörde der Vereinten Nationen 1993).

In den letzten Jahren sind solche Schlagzeilen selten geworden. Dies wird auf eine Reihe von Maßnahmen zur Schadstoffreduktion zurückgeführt. So wurde ein „dia sin coche" eingeführt: Jedes Auto darf an einem bestimmten Wochentag nicht gefahren werden. Selbst offizielle Stellen halten diese Maßnahme inzwischen für eher kontraproduktiv. Die „Frankfurter Rundschau" berichtete: „Vor einem Jahr (1990) führte Mexiko den ‚Tag ohne Auto' ein ... Die Autoindustrie erlebt einen kaum zu erwartenden Boom. 1990 stiegen die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 200 % (um den ‚Tag ohne Auto' zu umgehen), was den Benzinverbrauch allein in diesem Jahr um sieben Prozent in die Höhe trieb" (4. Februar 1991).

Das wichtigste Projekt deutscher Technischer Zusammenarbeit in Mexiko trägt die Bezeichnung „Luftreinhaltung Mexiko-Stadt" (Projekt-Nr. 93.22.89.2; zuvor: Projekt-Nr. 89.200.4). Rund 12 Mio. DM im Rahmen der Technischen Zusammenarbeit wurden hierfür bisher aufgewandt (bis 12/93: 10,8 Mio. DM; neu bewilligte Mittel ab 12/93: 2,2 Mio. DM). Ein aufwendiges, Computer-gestütztes System zur Messung der Luftqualität wurde aufgebaut. Die Statistiken sprechen von einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität.

Die Fälle registrierter Atemwegserkrankungen und damit erklärter Todesfälle verharren laut Angaben der städtischen Gesundheitsbehörden jedoch auf erschreckend hohem Niveau, teilweise sind diese weiter ansteigend. Das würde der realen Entwicklung im Verkehrssektor entsprechen. Der Benzinverbrauch im Bal-

lungsgebiet Mexiko Stadt lag 1987 bei 14 Mio. Liter täglich. 1995 erreichte er 17,5 Mio. Liter täglich. Die – unbestreitbaren – Verbesserungen in der Kraftstoffqualität (vor allem Reduktion des Bleigehalts) und die Reduktion bei den industriebedingten Luftbelastungen müßten demnach größer sein als dieser Anstieg des Kraftstoffverbrauchs um immerhin ein Viertel. Hinzu kommt, daß die Reduktion des Schadstoffes Blei mit einem erheblichen Anstieg des Schadstoffes Benzol verbunden ist.

Die offizielle Veröffentlichung der Stadtverwaltung „La Contaminación Atmosférica en el Valle de Mexico", herausgegeben von der comisión Metropolitana para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en el Valle de Mexico (Mexico D.F., 1995), betont die wichtige deutsche Hilfe bei dem Projekt der Luftreinhaltung. So heißt es dort: „Die Stadt Mexico D.F. profitierte von den Erfahrungen, die in den fortgeschritteneren Ländern bei der Kontrolle der Luftverschmutzung gemacht werden konnten; in Form einer intensiven wissenschaftlichen und technischen Zusammenarbeit. Eine besondere Anerkennung verdient ... die internationale Zusammenarbeit mit Deutschland (GTZ und TÜV)" (S. 14. f). In diesem Sinne antwortete auch jüngst die Bundesregierung und hob „die deutsche Beteiligung am Umweltschutzprogramm für den Großraum Mexiko-Stadt" hervor (Drucksache 13/2982).

Im November 1995 besuchte eine Delegation des Deutschen Bundestages und hier des Ausschusses für Wirtschaftliche Zusammenarbeit (AWZ) u. a. Mexiko-Stadt. Dieser wurde am 17. November die Zentrale des Red Automática de Monitorea Atmosférico – RAMA (Netz der automatischen Luftqualitätsmessung) vorgeführt. Zu beobachten war eine umfassende Computertechnik, bei welcher 32 über den städtischen Ballungsraum verteilte Meßstationen kontinuierlich die Luftqualität messen und die Daten u. a. für Ozon, Schwefeldioxyd, Stickoxyde und Kohlenmonoxyd aufzeichnen. Ein manuelles Kontrollsystem mit 19 Stationen hält die Daten für Rußpartikel, Nitrate, Sulfate, Blei und andere Schwermetalle fest. Für alle Schadstoffe – ausgenommen das krebsauslösende Benzol – werden nachhaltige Reduktionen der Emissionen vermeldet.

Auf die Frage eines Delegationsmitglieds, wo und wie die Luftqualität gemessen werde (u. a. in welcher Höhe, ob in Straßen oder in Parks etc.), wurde die Antwort gegeben, gemessen werde „die durchschnittliche Luftbelastung", „nicht die in den Straßen", weil dies keine „typische Wohn- und Arbeitssituation" sei. Auf Seite 34 derselben Publikation findet sich das Bild einer Meßstation in einer Grünanlage; das Luftaufnahmegerät befindet sich in ca. 5 bis 8 Metern Höhe. Die Textzeile unter dem Bild lautet: „Estacion tipica de monitorea atmosférico" – „Typische Station der Luftqualitäts-Überwachung".

Seit Ende 1994 hat Greenpeace Mexico, unterstützt von Greenpeace Deutschland, eigene Messungen der Luftqualität in Mexiko-Stadt durchgeführt. Der zum Einsatz gelangte Meßwagen wurde von Greenpeace Deutschland gestellt. Die Ergebnisse liegen – je nach Schadstoffart – bei dem Drei- bis Zehnfachen derjenigen Ergebnisse, die am selben Tag offiziell und teilweise im Rahmen der Technischen Zusammenarbeit des Bundesministeriums für

wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung veröffentlicht wurden.

Greenpeace wandte Meßmethoden an, wie sie teilweise inzwischen auch in der Bundesrepublik Deutschland angewandt bzw. von den Umweltverbänden empfohlen werden: Grundlage ist die Luftqualität in Höhe der Atemwegsorgane der Menschen, auch der Kinder. Greenpeace Mexico und ihr Sprecher Alejandro Calvillo Unna kritisieren, daß die Aufnahme von Luft in 3, 5 und oft 9 Metern Höhe völlig untypisch für die Luftqualität im Ballungszentrum von Mexiko-Stadt sei und die damit gelieferten Werte die Wirklichkeit verfälschten. Darüber hinaus, so weiter Greenpeace Mexico, sei nachweislich eine Meßstation geschlossen worden, die „zu schlechte" Werte geliefert habe.

Über die unterschiedlichen Meßwerte ist in der deutschen Öffentlichkeit bereits berichtet worden. Die „Frankfurter Rundschau" informierte über die Greenpeace-Daten bereits am 16. Dezember 1994, was der Delegation des AWZ bei ihrem Besuch nicht bekannt war. Die Berichterstatterin der „Frankfurter Rundschau" konfrontierte die Koordinatorin des TÜV Rheinland und des Rheinisch-Westfälischen TÜV, die am Aufbau des Luftkontrollsystems von Mexico D.F. beteiligt waren (oder noch sind), vor Ort mit den konträren Greenpeace-Messungen. Diese widersprach den Greenpeace-Ergebnissen nicht, sondern kommentierte, es handle sich hier um „einen anderen Ansatz" („Frankfurter Rundschau" vom 16. Dezember 1994).

Im November 1995 übermittelte die Interparlamentarische Arbeitsgruppe den Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Deutschen Bundestages das Manuskript eines Vortrags, den Professor Dr. Ing. Eberhard Plaßmann und Dr. Ing. Heinrich Waldeyer im September desselben Jahres auf einem Kolloquium des Instituts für Umwelt- und Technikrecht der Universität Speyer gehalten hatten (Drucksache 2385 der Interparlamentarischen Arbeitsgruppe; Lfd. Nr. 4895). Die Vortragenden gehen dabei auf das genannte Beispiel Mexiko-Stadt ein. Gerade dieses Beispiel, so die Autoren, zeige aber auch, „daß es möglich ist, etwas dagegen zu unternehmen: In Mexiko-Stadt gab es 1991 63 Tage mit Smogalarm ... und im vergangenen Jahr (1994) nur 3 Tage."

Die Referenten beziehen sich dabei auf die bereits angeführte offizielle Quelle der Stadtverwaltung von Mexiko-Stadt. Beide arbeiten für den TÜV Rheinland. Aus dem Referat geht nicht hervor, daß vor Ort die genannten Daten umstritten sind und daß es der TÜV Rheinland selbst ist, der an der Erstellung dieser Daten maßgeblich beteiligt war oder noch ist.

In den unterschiedlichen Gesprächen, die die deutsche Delegation des AWZ vor Ort mit verantwortlichen Stellen hinsichtlich der weiteren Politik zur Verbesserung der Luftqualität durchführen konnte, wurde ihr, u. a. von Bürgermeister Oscar Espinoza, mitgeteilt, es würden vor allem die Metro ausgebaut und der öffentliche Verkehr gefördert; für den motorisierten Individualverkehr würden „ab sofort" keine öffentlichen Mittel mehr eingesetzt. Die deutsche Botschaft kündigte in diesem Zusammenhang an, in

Bälde ein Seminar mit deutschen Verkehrsexperten u. a. von Vertretern deutscher Automobilhersteller in Mexiko-Stadt durchführen zu wollen, um dort die Möglichkeiten eines integrierten Verkehrskonzepts, wie es in der Bundesrepublik Deutschland praktiziert wird, vorzustellen.

Nach offiziellen Angaben der Stadtverwaltung hatten Metro, Trolleybusse, Straßenbahnen und Busse 1994 einen Anteil am gesamten motorisierten Verkehr von 28 %. Dieser Anteil ist seit zwei Jahrzehnten kontinuierlich rückläufig. Nach Berichten in der mexikanischen Presse ist „die Aufrechterhaltung des bisherigen Metrobetriebs ernsthaft gefährdet", was Ergebnis der Finanzkrise der Stadt ist („La Jornada" vom 24. November 1995). Im Dezember 1995 kam es zu Tarifsteigerungen um 150 %, was einen Rückgang der Fahrgastzahlen befürchten läßt. Darüber hinaus sieht das offizielle „Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995 – 2000" den Bau von 166 km neuer Stadtstraßen, oft in Stadtautobahnqualität, vor. Greenpeace Mexico teilt hierzu am 24. November 1995 mündlich mit: „Viele dieser neuen Straßen gehen durch Stadtrandgebiete, wo es noch Wald gibt. Dieses Programm läuft auf die bewußte Zerstörung der wenigen verbliebenen Waldbestände hinaus. Wenn dieses Programm verwirklicht wird, dann wächst Mexico D.F. mit weiter entfernt liegenden Städten zusammen; und es entsteht eine endgültig unkontrollierbare Megastadt von 35 und mehr Millionen Menschen."

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wieviel Geld wurde seit der Mittelbewilligung für das Nachfolgeprojekt mit der Projekt-Nr. 89.200.4 für das Projekt „Luftreinhaltung Mexiko-Stadt" (Projekt-Nr. 93.22.89.2) ausgegeben?

2. Für welche Zwecke im einzelnen wurden die genannten Gelder ausgegeben?

3. Geht die Bundesregierung davon aus, daß die damit verbundene Aufgabenstellung, Fortschritte bei der Luftreinhaltung in Mexiko-Stadt zu erzielen, erreicht wurde bzw. daß sich eine entsprechende Entwicklungstendenz abzeichnet?

   Wenn ja, auf welche Fakten stützt sie diese Einschätzung?

4. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus den erheblichen Differenzen zwischen den offiziellen Meßdaten der Luftqualitat von Mexiko-Stadt, die von einem mit deutscher Hilfe aufgebauten Meßsystem stammen, und denjenigen, die Greenpeace Mexico ermittelte?

5. Stimmt die Bundesregierung der in der „Frankfurter Rundschau" vom 16. Dezember 1994 zitierten Aussage einer Koordinatorin der zwei am Projekt beteiligten TÜV-Verbände zu, wonach es sich bei den Greenpeace-Daten durchaus um ernstzunehmende Messungen handele und daß diese lediglich „einen anderen Ansatz" verfolgten?

6. Welchen der beiden „Ansätze" der Luftqualitätsmessung hält die Bundesregierung für den aussagekräftigeren, und ist das derjenige, der in der Bundesrepublik Deutschland bei offizi-

ellen Schadstoffmessungen auch zur Anwendung kommt, (Gegebenenfalls jeweils differenziert für die einzelnen Schadstoffe)?

7. Hält die Bundesregierung den Vorwurf von Greenpeace Mexico für gerechtfertigt, daß deutsche Hilfe mit zur Verfälschung von Luftqualitätsmessungen verwandt werde?

   Wenn nein, wie begründet sie diese Einschätzung?

8. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, daß die Schadstoffbelastung in deutschen Großstädten in den letzten zehn Jahren trotz hohen und stark angestiegenen Anteils sog. schadstoffarmer Kfz nicht abgenommen hat, dies aber im Fall von Mexico D.F. nach offiziellen Angaben der Fall ist, obgleich die Zunahme des Kfz-Verkehrs im Ballungsgebiet Mexiko-Stadt im selben Zeitraum wesentlich größer als diejenige in bundesdeutschen Großstädten ist?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß in Mexico D.F. ein massiver Ausbau des Stadtautobahnnetzes geplant ist, daß alles für einen weiter sinkenden Anteil des öffentlichen Verkehrs spricht, und welche Folgerungen zieht sie hieraus vor dem Hintergrund der selbstgestellten Aufgabe, in diesem Gebiet insbesondere zur Luftreinhaltung beizutragen?

10. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, wonach die größte Stadt der Welt, Mexiko-Stadt, sich u. a. aufgrund einer falschen Verkehrspolitik zu einer unkontrollierbaren Megastadt entwickeln könnte?

11. Wird die Bundesregierung bei der VN-Konferenz Habitat II in Istanbul ihren Beitrag zur Luftreinhaltung in Mexiko-Stadt darstellen, und wenn ja, wird sie dabei Raum für die Darstellung der Kontroverse um dieses mit deutscher Hilfe unterstützte Programm geben?

12. Welche Ziele verfolgt das von der Deutschen Botschaft in Mexiko angekündigte und unterstützte Seminar zur Verkehrsentwicklung, das im Jahr 1996 stattfinden soll?

13. Ist bei diesem Seminar die Teilnahme von Vertretern deutscher Autokonzerne bzw. solcher mit Tochterunternehmen in Mexiko oder von Fachleuten, die eng mit deutschen Fahrzeugbauunternehmen zusammenarbeiten, vorgesehen?

14. Sind für die Durchführung dieses Seminars Bundesmittel vorgesehen, und wenn ja, wieviel und aus welchen Etats?

15. Ist vorgesehen, daß sich an einem solchen Seminar auch Experten beteiligen, die die offiziellen Luftmeßergebnisse in Mexiko-Stadt in Zweifel ziehen, so Experten der Umweltschutzorganisation Greenpeace?

Bonn, den 28. Februar 1996

Dr. Winfried Wolf
Dr. Willibald Jacob
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333